SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 35 minutos.)

-Estamos esperando el arribo de la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dado que ya está presente en el Palacio Legislativo el Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado. Lamentablemente, quienes no van a poder estar presentes son los miembros de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, quienes transmitieron a la Secretaría de la Comisión la imposibilidad de asistir en la tarde de hoy. Por lo tanto, si los señores Senadores están de acuerdo, propongo reiterar el pedido para que nos visiten las autoridades de dicha Corporación, dado que es una pieza fundamental en los asuntos relacionados con el desarrollo del ferrocarril en nuestro país.

En definitiva, si los miembros de la Comisión lo entienden pertinente, instruiremos a la Secretaría para que haga llegar a la Corporación la insistencia de nuestra invitación para tratar de concretar su presencia lo antes posible, ya que hoy contaremos con la visión o el informe que nos podrán brindar la Administración de Ferrocarriles del Estado y el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Antes de que ingresen las delegaciones debo comunicar que ya fueron libradas las notas, referidas al proyecto de ley presentado por el señor Senador Viera, a los destinatarios que él decidió, es decir, al Ministerio de Relaciones Exteriores, la Administración Nacional de Aduanas y el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Ahora sí vamos a recibir a los visitantes.

(Ingresan a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras públicas, Enrique Pintado, sus asesores y el Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado.)

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado; al señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; a la Directora Nacional de Logística, ingeniera Beatriz Tabacco; a la Directora de Transporte Ferroviario, escribana Magalí Mauad; al señor Presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, Jorge Setelich y al señor Vicepresidente, ingeniero Álvaro Fierro.

Le comentamos al señor Ministro que también fue invitada la Corporación Ferroviaria del Uruguay, pero se excusó nuevamente de participar en esta reunión. Por este motivo, la Comisión ha decidido volver a citar en solitario a los integrantes de dicha Corporación.

Ahora bien, el motivo de esta reunión es poder conversar con el señor Ministro y con los jerarcas sobre temas relacionados con el desarrollo del ferrocarril, cuestión que nos preocupa y entendemos prioritario para el desarrollo nacional. Nuestro objetivo es tratar este tema con los mismos actores que concurrieron a la última reunión que mantuvimos en esta misma sala, pero con un recientemente designado Directorio de AFE, que hoy se encuentra aquí presente y, a esta altura, con más tiempo al frente de dicho organismo.

A su vez, oportunamente la Comisión recibió a la Unión Ferroviaria del Uruguay, cuyos representantes hicieron algunas puntualizaciones y manifestaron una serie de preocupaciones -la versión taquigráfica de dicha reunión ha sido remitida oportunamente a nuestros invitados-, por lo que

entendimos oportuno convocar nuevamente a los aquí presentes para poder conversar sobre estos puntos.

Cabe aclarar que la convocatoria a esta reunión no está únicamente relacionada con los temas manifestados en oportunidad de la visita de la Unión Ferroviaria del Uruguay, sino también con el ferrocarril en general y, por qué no, con aspectos relacionados con apreciaciones y afirmaciones, así como alguna que otra manifestación y prueba sobre elementos, como la existencia de material rodante sin utilizar -camiones y camionetas-, que oportunamente fueron señalados.

Reiterándoles la bienvenida, le damos la palabra al señor Ministro, Enrique Pintado.

SEÑOR MINISTRO.- Muy buenas tardes. Es un placer estar nuevamente en esta Casa.

Quiero hacer un par de precisiones. En primer lugar, expresar que así como algunos Legisladores están comenzando a considerar la rendición de cuentas, nosotros vamos a considerar la nuestra en el día de mañana por lo que ya tenemos reuniones bilaterales pactadas con el Ministerio de Economía y Finanzas. Por lo tanto, en caso de que esta sesión se extendiera más allá de la hora 16 y 45, me tendré que retirar. No es por despreciar a nadie, pero la reunión que tenemos en el día de hoy en el Ministerio de Economía y Finanzas es de particular importancia.

En segundo término, más allá de las consideraciones que hará el Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Genta, que tiene a su cargo, desde el punto de vista de la distribución de tareas de dicha Cartera, todo lo relacionado con el ferrocarril y el desarrollo ferroviario, y más allá de las apreciaciones que hará el Presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, señor Setelich, me gustaría hacer tres puntualizaciones de carácter general. Digo esto a los efectos de que algunas cuestiones particulares no nos hagan olvidar el lugar en el que estamos ni del lugar del que partimos, sin que esto sea una revisión histórica.

Obviamente, un país como el nuestro necesita siempre más recursos de los que tiene y mucho más aun en infraestructura donde el transporte pesado, por ejemplo, se ha incrementado en un 230% desde 2005 a la fecha, como resultado de las políticas que impulsaron el desarrollo de un país productivo, mientras que la inversión en infraestructura de logística y transporte creció un 192%.

Más allá de que me encantaría tener los recursos de que dispone el Ministro de Transporte y obras Públicas de Turquía que para hacer una carretera de 450 kilómetros, que tendrá el segundo puente más largo del mundo, dispone de apenas de € 8.500:000.000, puedo decir que nosotros estamos -de acuerdo a la historia del Uruguay- en una de las mayores inversiones que se han hecho en infraestructura en el país. Una inversión de un promedio de U$S 200:000.000 anuales en carreteras, de 2008 a la fecha, significa una revolución en materia de recursos. En el caso del ferrocarril, si después de años de escasa o nula inversión en infraestructura ferroviaria los U$S 60:000.000 que se invirtieron en el gobierno pasado del doctor Tabaré Vázquez fueron realmente un impacto de consideración, imaginen lo que significarán los U$S 200:000.000 que ya tenemos a disposición y en distintas etapas de ejecución para invertir en la rehabilitación de parte de la red ferroviaria. Quisiera que esos datos no se perdieran de vista.

Ya estamos en un proceso de adjudicación de la licitación, denominado Focem 1, etapa 2, que culminará de rehabilitar los 422 kilómetros que van desde Pintado hasta Rivera. De esta forma, después que terminen las obras es posible que el mantenimiento de esa vía férrea se haga de forma mecanizada, lo que tiene muchísimas ventajas desde el punto de vista de la productividad y de la certeza -entre otras cosas- de dicho mantenimiento. Está a consideración del Focem -Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur- el pliego de licitación de lo que será un llamado que se realizará por U$S 130:000.000 que pretende rehabilitar la conectividad ferroviaria entre Tacuarembó, Salto y Paysandú. Asimismo, tenemos que buscar los caminos de inversión tanto de China como de España y materializar sus resultados; obviamente, sin perder las peculiares características que tiene Uruguay en cuanto a la transparencia y competencia entre las distintas empresas.

Más allá de todo lo que precisamos, eso sería el medio vaso vacío, pero no debemos olvidar el medio vaso lleno. Como decía, si en el período pasado US$ 60:000.000 fue una revolución, ni que hablar lo que van a ser los US$ 200:000.000 que vamos a invertir en infraestructura ferroviaria.

Respecto a la transformación que por vía de decreto resolvimos, que era la de separar la empresa de transporte, la operadora, de la infraestructura -de lo que se va a seguir encargando la Administración de Ferrocarriles del Estado-podemos decir que ya en el próximo mes de julio vamos a presentar públicamente lo que se va a llamar "Servicios Logísticos Ferroviarios", la empresa operadora de propiedad estatal que va a funcionar en el Derecho Privado, integrada mayoritariamente por acciones de AFE, en un 51%, y por la otra agencia estatal, que es la Corporación Nacional por el Desarrollo, en un 49%. Insisto en que elegimos el camino del Derecho Privado no por las relaciones laborales, sino por las facilidades que tienen los privados para hacer negocios y porque además necesitamos esas facilidades para poner una empresa de transporte en marcha, atento a que la conectividad con el Brasil está ya resuelta. Hay que tener presente, además, el proyecto de área logística extraportuaria, al que se le llama vulgarmente "puerto seco de Rivera". Esto implicará de nuestra parte una adaptación a esa lógica de funcionamiento por la cual los brasileños van a poder entrar al Uruguay y nosotros vamos a poder entrar a ese país. De manera que la idea es complementar servicios.

En ese marco, estamos en condiciones de decir que vamos a presentar públicamente esta empresa el año próximo. Ya han culminado los engorrosos trámites de creación de una sociedad anónima -lo que no es fácil-, y a partir de allí podremos encauzar el camino, más allá de las novedades que el señor Presidente de AFE va a aportar sobre la adquisición de material rodante para cubrir algunas necesidades de transporte metropolitano, que era lo que hacía AFE. De manera que desde ese punto de vista, en términos generales estamos muy conformes con lo que estamos realizando.

Por otra parte, se han mencionado aquí algunas afirmaciones de la Unión Ferroviaria del Uruguay, que daría la impresión que tendrían un carácter de denuncia; por lo menos se dice en las actas que se hicieron denuncias en determinados ámbitos del Poder Ejecutivo. Nosotros realizamos una investigación para saber si realmente se habían hecho denuncias y de qué tipo o de qué envergadura habían sido, porque nos extrañaba fuertemente que no se estuviera cumpliendo con una de las obligaciones primeras que tenemos los funcionarios públicos. Todos sabemos que si los funcionarios públicos constatamos que existe alguna irregularidad, tenemos la obligación de denunciarla en la Justicia. Pero aun así no nos quisimos quedar con eventuales omisiones de los deberes del funcionario público y fuimos a la fuente porque, como decía, se afirmaba que se habían hecho denuncias en el Poder Ejecutivo. Sin embargo, no encontramos que ninguna de las agencias del Poder Ejecutivo haya recibido denuncia alguna de parte de la Unión Ferroviaria. Por lo tanto, si realmente tienen las denuncias y consideran que tienen que cumplir sus deberes de funcionarios públicos, seguramente ya estarán yendo a la Justicia a realizarlas. De manera que desde ese punto de vista no podemos aportar demasiada información, salvo las cartas que nos enviaron desde el Poder Ejecutivo señalándonos que no se había expresado nada en ese ámbito.

Para profundizar en estos aspectos que apenas mencioné en términos generales, voy a ceder la palabra, si el señor Presidente lo autoriza, al señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Genta.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Simplemente voy a complementar lo que dijo el señor Ministro, pues él ha hecho un *racconto* de los principales avances -era el requerimiento inicial que planteó el señor Presidente, Senador Penadés-, en cuanto a los términos concretos en materia de inversión en infraestructura con relación a estos US$ 200:000.000 que el Estado uruguayo va a destinar para la recuperación de vías férreas por medio del Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur. Existe la necesidad de mejorar o continuar desarrollando inversiones en la red ferroviaria, de cara a atender la conexión con el puerto de Fray Bentos en particular, y con lo que más adelante va a ser la hidrovía Laguna Merín-Laguna de los Patos. Esto implica realizar inversiones en la línea Montevideo-Río Branco y en la línea Algorta-Fray Bentos. Estamos estudiando alternativas para la obtención de financiamiento para llevar a cabo este tipo de obras, como lo que se pueda acordar en el marco de la visita que realizó el Presidente a China, o ver otras posibilidades, o por medio de la Ley de Participación Público Privada. En particular hemos encargado a la CND -como organismo competente para la estructuración de este tipo de proyectos- el análisis de la línea Algorta-Fray Bentos, de 140

kilómetros, que no está operativa desde el año 2010 porque tiene problemas importantes que inhabilitan la circulación de trenes, pero sí tiene una potencialidad bastante interesante en carga a mover. Justamente hoy con el Directorio de AFE participamos de la presentación que realizó la CND respecto del primer análisis de viabilidad de estas dos líneas para hacer un contrato de participación público privada. Seguiremos trabajando para ver si las dos -o por lo menos una de ellas- las ponemos a consideración del mercado en el futuro próximo.

Además de eso, la operadora, propiedad de AFE y CND -el señor Ministro recién decía que estamos en condiciones de realizar su lanzamiento en el mes de julio-, está trabajando -ya está prácticamente pronto- en la solicitud de financiamiento por medio de la corporación CAF, ex Corporación Andina de Fomento -tiene la misma sigla pero no el mismo nombre; es un multilateral-, para que dicho organismo preste el capital para el inicio de actividades de la operadora. Eso significa que, a través de tres actividades concretas que AFE y CND identificaron como potenciales negocios para desarrollar, va a adquirir material rodante, locomotoras y vagones especializados, básicamente portacontenedores y tolvas; creo que el señor Presidente de AFE puede precisar con mayor detalle en qué está eso. Creo que es un avance importante en cuanto a la puesta en funcionamiento concreto de esta operadora. Lo que queremos al final es que, lo antes posible, pueda estar funcionando un transporte de ferrocarril que esté en condiciones de captar más carga que la que hoy se capta con el funcionamiento de AFE.

También quiero señalar algo que está vinculado con el último comentario que hizo el señor Ministro en cuanto a las aparentes denuncias de la Unión Ferroviaria relacionadas con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la contratación de una consultora mediante un proceso de licitación absolutamente transparente y apegado a todas las normas que rigen este tipo de llamados, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, en el marco de un programa que tiene el Ministerio desde el inicio de su gestión -o sea, desde 2010- para el fortalecimiento del sistema ferroviario, que es la consultora que está desarrollando los planes empresarios para la operadora -AFE-CND o SLF- que va a prestar servicios de transporte de carga y para AFE Infraestructura, que va a tener entre sus cometidos el desarrollo y mantenimiento de su infraestructura. Esos planes empresarios están en etapa de confección y en los próximos meses tendrían que estar prontos -si no me equivoco, en julio- para luego funcionar como una especie de hoja de ruta para el necesario traspaso de material rodante, talleres y otro tipo de actividades que se requerirá tener en la sociedad anónima AFE-CND para poder operar el ferrocarril en forma eficiente y para el desarrollo y mantenimiento de infraestructura que va a tener que realizar, obviamente, con una estructura empresarial en ambos casos adecuada, capacitada y especializada en las actividades que cada parte tiene que cumplir.

La consultora, además de preparar estos planes empresarios, acompaña a AFE y a la operadora en la puesta en funcionamiento de dichos planes, lo que nos parece que es un valor agregado, porque en muchos casos las consultoras terminan con un documento que podrá decir cosas muy interesantes pero a veces las dificultades de implementación son grandes, dado que no es lo mismo hacer un análisis o un diagnóstico, que poner algo en funcionamiento. Creímos que este modo de trabajo nos iba a aportar mucho para alcanzar los objetivos que perseguimos.

Con respecto a lo que manifestó la Unión Ferroviaria en cuanto a la actuación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la contratación de esta consultora, efectivamente, reiteramos lo que señaló el señor Ministro. Consultamos directamente a la Presidencia de la República, mediante su Secretaría, acerca de si en algún ámbito del Poder Ejecutivo había radicada alguna denuncia -tal como se establecía en el acta- con respecto a irregularidades en la contratación de esta consultora, y la Secretaría nos respondió negativamente; ni del análisis de la gestión del expediente electrónico ni de expedientes físicos surge la radicación de denuncia alguna en ningún organismo del Poder Ejecutivo, incluida la Presidencia de la República, como se manifiesta en el acta que nos remitieron.

SEÑOR SETELICH.- Ante todo, buenas tardes.

Contemplando la solicitud de los integrantes de la Comisión en cuanto a informar sobre las novedades o cambios que ha habido en el período comprendido entre la última visita a la Comisión y esta, debo decir que hemos generado algunos resultados específicos que son bastante concretos,

relacionados -obviamente- con la capacidad de la empresa, que no es muy importante. Nos hemos enfocado en resolver situaciones que veníamos arrastrando y que pensamos que es fundamental solucionar a los efectos de que, en el marco del contexto general de modificación del modo ferroviario, podamos estar en mejores condiciones para generar resultados.

Los temas resueltos han sido, principalmente, la cancelación de una cantidad de deudas que tenía la empresa, sobre todo con algunos proveedores privados que nos habían hecho juicios importantes. Asimismo, cancelamos las deudas que teníamos con UTE y OSE, que ya tenía tres años de antigüedad. Y ahora empezamos un proceso a efectos de lograr que la empresa clasifique para la obtención de un crédito para pagar una deuda muy antigua que tenemos con el Banco de la República, que si bien se menciona como "perimida" o caducada, es uno de los elementos que hace que la empresa esté en el nivel 5 respecto al acceso a créditos, lo cual imposibilita cualquier gestión de ese tipo.

Por otro lado, estamos trabajando a nivel interno en un proyecto de mejora de gestión que básicamente abarca un plan de capacitación. En ese sentido, tenemos un convenio con Antel que tiene que ver con el conocimiento de herramientas informáticas para el personal que trabaja en las estaciones. También hay que destacar la implementación de algunas iniciativas relacionadas con el servicio de pasajeros, que están enfocadas en un marco de involucramiento del personal y de participación del sindicato, como parte de los actores relevantes en estos proyectos.

Otra área en la que también hemos logrado algunos avances es en la seguridad. En ese sentido, hemos realizado capacitaciones con el personal que realiza fumigaciones, desmalezamientos o lleva a cabo tareas con equipamiento y maquinaria en la vía. En suma, son una cantidad de tareas prácticas que se estaban prestando con niveles de seguridad bastante bajos y, obviamente, no acordes con la normativa vigente.

En lo que tiene que ver con el servicio de pasajeros, estamos en proceso de implementación de una iniciativa que incluye la incorporación de cinco unidades, que si bien no van a atender toda la demanda de pasajeros que tendría AFE, son un paso inicial en esta materia, de acuerdo con la capacidad financiera que tiene el Ente. Esperamos que a partir de agosto o setiembre de este año podamos dar un servicio regular entre la nueva terminal y Las Piedras. Nuestra meta es poder reincorporar al ferrocarril al transporte de pasajeros metropolitano y buscar perspectivas de crecimiento en esta línea, con vehículos adecuados y diferentes a los que tenemos hoy, que están obsoletos y tienen un costo de operación muy alto.

En lo que tiene que ver con la formación de la operadora, AFE junto con la CND y con fondos propios, creó la sociedad anónima que está dispuesta en el Decreto Nº 473/11, y también se definió un Gerente General. El elemento crítico o más importante que estamos gestionando a través de la operadora es el préstamo a la CAP, que es el que va a validar que se pueda encarar un modo diferente de transporte y agregar una cantidad de herramientas que necesita el ferrocarril para poder empezar a generar resultados en lo que tiene que ver con la carga. Como mencionaron el señor Ministro y el Subsecretario, estamos en este proceso; todo depende de la solución a la que se pueda llegar con la Corporación Andina de Fomento en cuanto a la aprobación del préstamo. En ese sentido, el nivel de avance refiere básicamente a la formación de la sociedad anónima y ahora estamos en proceso de inscripción en el Registro, por lo que estamos en la etapa final de este trámite. Pero reitero, como aspecto crítico está la resolución de este préstamo que va a dinamizar la implementación de los proyectos que tenemos pendientes, tanto en el área de granos, contenedores y transporte de piedra, que son los tres elementos básicos concretos y con más perspectiva de rápida implementación.

Otra tarea que hemos desarrollado durante este período es el trabajo como contraparte técnica, que es lo que nos compete desde el punto de vista legal. Sobre este tema, podemos mencionar la definición del proceso de lo que se conoce como Focem 1, es decir, el segundo proyecto en la línea Pintado-Rivera -un tramo de 422 kilómetros-; el trabajo con la consultora mencionada; las definiciones técnicas del proyecto Focem 2, que abarca 327 kilómetros desde Piedra Sola hasta Salto, lo que se conoce como línea del litoral. También cabe subrayar -sobre todo, al inicio de los proyectos- la iniciativa de participación público-privada en la línea que va de Río Branco a Fray Bentos.

Finalmente, otro elemento importante en los comentarios realizados por la Unión Ferroviaria y de acuerdo con los antecedentes ya mencionados, son las obras que realizó la CFU en el tramo Pintado-Rivera que, como dije, es de 422 kilómetros. En ese marco y dentro de lo que es competencia de AFE se requirió un informe inicial en base al resultado de la obra; allí se hizo un relevamiento en detalle de los 422 kilómetros, lo que dio origen a 22 ítems que deberían ser corregidos por el contratista para dar por finalizada la obra. Después de una negociación y un proceso de corrección de los apartamientos mencionados se hizo una nueva inspección y se generó, por parte del ingeniero de AFE a cargo del trabajo, la recepción final de la obra. A su vez, hay en curso una investigación administrativa por algunos aspectos que no quedaron claros y en la medida en que fueron planteados en el Directorio de AFE se dispuso este recurso como para aclarar o definir -si las hubiera- algunas responsabilidades por algún hecho que se hubiese apartado de lo previsto en el proceso de la obra. Cabe destacar que esta investigación todavía está en curso, por lo que no tenemos un resultado definitivo para ofrecer.

Básicamente y a grandes rasgos, ese sería el contexto de los elementos que han cambiado desde nuestra última visita a esta Comisión. Obviamente, quedamos a las órdenes para aclarar los detalles que sean necesarios.

SEÑOR MOREIRA.- He escuchado con mucha atención y es cierto que ya los hemos recibido en más de una oportunidad para hablar de este tema, de la inversión prevista y de la forma de asociación, de la participación público-privada y de la conformación de sociedades de Derecho Privado para manejar todo esto con mayor celeridad y eficiencia. Aclaro que no estuve presente en la última oportunidad, cuando vino la Unión Ferroviaria -ya lo ha hecho en varias ocasiones-, pero leí las versiones taquigráficas y sé que tienen, por cierto, una visión bastante crítica sobre este proceso, sobre todo en cuanto a la gestión de la obra de la línea Pintado-Rivera por la Corporación Ferroviaria. Ustedes señalaban que está en marcha una investigación administrativa que aun no está finalizada. No obstante ello, la obra ya habría concluido la fase de recepción por parte del Directorio de AFE. La gente de la Corporación decía que la recepción había adolecido de vicios o defectos, en el sentido de que la había hecho el Vicepresidente -si mal no recuerdo- y no el Directorio en pleno. He leído algunas cosas y puedo decir que hacen referencia a un Acta -no recuerdo el número- donde se hacen una serie de observaciones.

En definitiva, me gustaría que nos dieran algún detalle aclaratorio porque se habla de diferencias de dinero entre la rendición de cuentas y lo realmente invertido. Queremos tener idea porque en esa primera etapa se trata de una inversión importante; creo que eran US$ 60:000.000, y me parece que US$ 28:000.000 correspondían a la rendición de cuentas y el resto eran durmientes que ya estaban en poder del Estado y habían sido entregados por una deuda de la ex-URSS. Ahora viene la segunda etapa del Focem 1 y también se trata de trabajos en la misma línea. Por eso queremos que nos den una idea de la situación de esas diferencias eventuales -por lo menos así se señalan- de dinero, de los vicios que se pudieron haber constatado y del proceso de la recepción, es decir, si definitivamente está finiquitado. Asimismo nos gustaría saber en qué está el proceso licitatorio de la segunda fase del Focem 1, para tener idea de los tiempos.

SEÑOR VIERA.- Dentro de las mismas inquietudes que tiene el señor Senador Moreira, quisiera hacer otra pregunta sobre esa obra. Tengo entendido que también adolece de algunos defectos o, por lo menos, parece que no habría quedado como se pretendía. Es decir que una vez hecha la obra, ¿se mantiene una cantidad de precauciones -no sé si se les llama así- o eso fue finalmente corregido?

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro: si hoy no es posible contestar esta pregunta, tal vez después nos podría hacer llegar la respuesta. Me gustaría saber cuánto lleva invertido AFE fundamentalmente en infraestructura en este período de Gobierno.

El segundo tema está relacionado con lo siguiente. El señor Ministro y el Presidente de AFE han hecho una serie de anuncios que son muy importantes, pero que en varias oportunidades y en otras visitas que hemos tenido en esta Comisión, ya se habían realizado. Particularmente, nos interesaría saber si el Gobierno posee un cronograma, es decir, si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y AFE están trabajando en un cronograma sobre lo que el señor Ministro acaba de informar aquí, relacionado con la inversión de Focem, etcétera. A nadie escapa que el 1º de marzo de 2015

finaliza esta Administración -vendrá otra, ya veremos de qué partido político es-, pero en esa fecha habrán pasado sesenta meses desde que recibimos por primera vez en esta Comisión al señor Ministro y a sus asesores -en aquel momento era otro el Directorio de AFE- para conocer de primera mano qué es lo que el Gobierno pretende hacer en esa dirección.

En esa misma dirección, nos gustaría que la Directora de Transporte Ferroviario nos pudiera informar si hay interesados desde el sector privado nacional o internacional en explotar algunas líneas de las hoy existentes o de las que podrían ser mejoradas el día de mañana, y en caso de serlo, poder ser explotadas por el sector privado o en asociación con el Estado. En algún momento se habló de empresas interesadas de Canadá, Estados Unidos y hace unos días las autoridades arribaron de un viaje a China que estuvo relacionado con inversiones de infraestructura. En el día de ayer, pudimos ver por televisión al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y al Presidente viajando en un ferrocarril de alta velocidad por China.

SEÑOR MINISTRO.- No es recomendable para Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me imagino que no porque en la primera parada nos pasamos de la frontera.

Reitero que me parece muy importante que podamos recibir algún tipo de información en ese sentido.

A su vez, también estimamos conveniente ser informados acerca de los pasos que el Gobierno está analizando para tratar el tema de la participación pública- privada en el sector del ferrocarril. Queremos saber cuándo se podrá concretar y cuándo podremos tener anuncios, no solamente de lo que se va a llevar a cabo, sino de lo que se está haciendo a corto plazo con relación a estos temas -nos urge al país todo y calculo que al Gobierno más aun-, más específicamente, en lo que tiene que ver con la concreción de algunos de estos anuncios que creemos que son muy importantes.

No quiero volver a insistir sobre el ramal Pintado-Rivera -tema que nos fue oportunamente informado por el Presidente de AFE hace siete u ocho meses en su última concurrencia a esta Comisión-, y la existencia de una Comisión Investigadora para tratar este tema. Volvemos a reiterar que una vez que se finalicen los informes, agradeceríamos se remitieran a la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

El 6 junio de 2012 fue la última vez que tuvimos el gusto de recibir en esta Comisión al Ministro de Transporte y Obras Públicas y al Directorio de AFE -hace un año- para hablar sobre estos temas. Cuando la Unión Ferroviaria concurrió a esta Comisión, presentaron fotografías donde figura un galpón, y en él, camiones y camionetas que, dicen, son propiedad de AFE o que fueron adquiridas por la Corporación Ferroviaria del Uruguay. Por esta razón, nos gustaría que se nos informara sobre estos temas porque nos interesa saber si cuando viene a esta Comisión la Unión Ferroviaria nos miente al traernos información que no es cierta. Reitero: nos gustaría que nos explicaran cuál es la situación, porque a todos nos llamó la atención que se hablara de camiones y camionetas en galpones de AFE sin matricular y, por otra parte, la necesidad de que esta infraestructura sea utilizada además de la empresa, lo cual no se ha conseguido. Solicitamos que se nos informe para descartar y despejar toda duda porque no podemos seguir admitiendo que esta Comisión sea utilizada para generar alarma o alerta en episodios que no son ciertos, porque no tienen ningún tipo de base real. Sin embargo, se mostraron fotos de camionetas Mercedes Benz y Mitsubishi en depósitos que se decían que eran propiedad de AFE o de la Corporación Ferroviaria del Uruguay.

Esas son las consideraciones que quería realizar.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, si bien ya anuncié algunos de los datos de la inversión, la Directora de Planificación, Logística e Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniera Tabacco, se los hará llegar a la brevedad porque si bien hoy no trajimos el material con nosotros, el trabajo ya está realizado.

Con respecto al cronograma -el ingeniero Genta lo anticipará- señalaré dos aspectos que ya sugerí y que no dependen exclusivamente de nosotros como que, por ejemplo, la adjudicación de la obra licitada para la segunda etapa está a consideración del Focem 1 -me refiero al tramo Pintado-Rivera- y luego pasará al Tribunal de Cuentas. ¿Por qué está a consideración del Focem? Porque es quien nos debe decir que procedimos bien, que licitamos de acuerdo a lo que se nos pidió y que la pretensión de adjudicar está dada correctamente; recién ahí, se dirá: "adjudíquese". Luego de quince días, el trámite -hace quince días que ingresó y demora alrededor de un mes; creo que demorará un poco más-, pasa al Tribunal de Cuentas donde debemos esperar el tiempo que este demore en darnos el visto bueno al procedimiento. Recién ahí se podrá comenzar a hacer los contratos con la empresa ganadora para poder hacer las obras. Ese plazo nos llevará, como mínimo, un par de meses.

SEÑOR MOREIRA.- Me surge la duda de si esa licitación es simplemente para la compra de materiales o si es también para la contratación de servicios de obra**.**

SEÑOR MINISTRO.- Es una obra de rehabilitación.

El pliego de la obra de rehabilitación del tramo Algorta-Paysandú-Salto, está a consideración del Focem. En este caso, si bien no hay plazos que cumplir -ni bien nos den el visto bueno, hacemos el llamado a licitación-, los trámites en la administración pública requieren de ciertos pasos que no deben saltearse -somos partidarios de que así sea- a los efectos de ponerlos a consideración del mercado. Eso llevará un tiempo. La presentación de la operadora sociedad anónima de la empresa que operará en el transporte ferroviario se va a llevar a cabo en el mes de julio; así fue señalado por el Subsecretario. Hay una consultora que está haciendo el plan empresario porque la presentación incluirá no solo la presentación de quienes van a conducir la empresa en la cotidiana sino también cómo se hará la transición, es decir cómo se pasa material rodante a la empresa de transporte que no va a ser más de AFE infraestructura. Ese proceso e inventario llevará un tiempo determinado; la idea es empezarlo lo antes posible.

Con respecto a los privados que tengan interés en plantear negocios y demás, deben dirigirse a AFE que es quien tiene hoy la operación y la infraestructura. Mañana se dirigirán exclusivamente a la empresa operadora. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario marca las regulaciones del mercado y cómo se puede o no ser operador. Recuerdo a los señores Senadores que en Uruguay no hay prohibición de que las empresas privadas no puedan instalarse para hacer que los trenes circulen. Hasta el momento, no hemos recibido ninguna solicitud de empresa privada alguna que quiera operar en Uruguay como tal. Sabemos que particulares han planteado a AFE negocios parciales, tema sobre el que hablará el ingeniero Setelich, así como también de lo relativo a la obra de la etapa número uno del tramo Pintado-Rivera. Asimismo, hará referencia a lo que aquí se dijo sobre los materiales que se mostraron en fotografías que pertenecen a la Corporación Ferroviaria del Uruguay.

Entonces, si al señor Presidente no le parece mal, cederíamos la palabra al ingeniero Genta para que se refiera a detalles del cronograma y todo lo relativo al tema de los contratos PPP. A su vez, dejaría aparte lo relativo a España -no quiero obviar este tema porque fue muy importante- y a China. Como ha señalado públicamente el Presidente de la República, hay que analizar cuáles son los mecanismos que, de acuerdo a nuestra legislación, harían viable la voluntad de la República Popular China de financiar obras de infraestructura, incluyendo también material rodante. Es necesario ver cómo compaginamos estilos de trabajo o modalidades de inversión diferentes que pueden ser aplicables a otras partes del mundo y no estrictamente al Uruguay. Como dice el señor Presidente, la pelota está en nuestra cancha; lo vamos a analizar para luego tener encuentros con el Banco de Desarrollo chino a los efectos de ver cómo se viabiliza esto.

Respecto de España, lo que nosotros hicimos fue generar una inquietud y en los próximos tres meses estaría concurriendo al Uruguay la Ministra de Fomento, Ana Pastor -que es nuestra símil en materia de responsabilidades-, con un grupo de empresarios españoles. A su vez, el señor Subsecretario va a viajar a España en los próximos días y, en esa ocasión, va a hacer los ajustes de agenda.

Es decir que aquí tenemos dos facetas de inversión; nosotros les ponemos mucho calor pero hasta el momento esto es lo que tenemos y lo demás está en carpeta. Se podrán imaginar que inversiones de centenares de millones de dólares no llegan de un día para el otro; no hay país, por más que nos quiera mucho, que pueda desembolsar esa cantidad de dinero sin garantías y en forma rápida. Por tanto, eso puede llevar un tiempo. Realmente, he visto -el señor Setelich también nos acompañó a China- que hay interés de algunas empresas, pero hay que ver cómo se plasma esto.

SEÑOR GENTA.- Quiero hacer algunas precisiones respecto del cronograma que hemos trazado.

Respecto a la inversión en infraestructura, como acaba de decir el señor Ministro, estamos cerca de estar en condiciones de adjudicar la segunda etapa de la rehabilitación del tramo Pintado - Rivera. Dicho sea de paso, para aclarar lo que decía el señor Senador Moreira, quiero decir que allí se realizó una obra de sustitución de rieles y durmientes por un valor aproximado a US$ 60:000.000. En realidad, se llega a este valor porque los rieles que se sustituyeron -que eran propiedad de AFE por la deuda que tenía la ex Unión Soviética con Uruguay- , tomando en cuenta el precio del acero, se valuaron en US$ 37:000.000 y porque, por la vía del Presupuesto, se destinaron unos US$ 23:000.000 más.

Esta segunda etapa completa la sustitución de los durmientes que no habían sido cambiados en la primera e incluye la colocación de rieles, cambios de vías y agregado de balasto para que la vía quede en condiciones de ser mantenida en forma mecánica, lo que permite disminuir costos de mantenimiento.

Otra alternativa que hay para invertir en infraestructura, sin contar con los fondos del Estado con financiamiento del Focem, es la de los Contratos de Participación Público-Privada. Como comenté recién, en el día de hoy la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es la que está estudiando la viabilidad de estos proyectos, nos presentó el resultado de la prefactibilidad. No quiero adelantar ningún tipo de comentarios porque todavía hay que hacer algunos ajustes, pero hay un proyecto que parece ser bastante viable realizarlo a través de un contrato de participación público-privada. Recuerden que un contrato de estas características en infraestructura, como es algo que no se repaga totalmente con el uso, el Estado tiene que aportar, es decir, hacer un pago anual en relación a la calidad de la vía y del estado de la vía que recibe, lo que es necesario disponer en el Presupuesto. Con relación a una de las dos líneas que se están estudiando, es claro que tiene una rentabilidad económica bastante interesante, pero la otra está en el margen y habrá que buscarle la forma de hacerla viable de otra manera, o ir ajustando ese proyecto. Con relación al cronograma, pensamos que antes de fin de año estaríamos en condiciones de decidir si ponemos a consideración del mercado esos dos contratos de participación público-privada.

SEÑOR SETELICH.- Tratando de responder a las consultas que se fueron haciendo con relación al tema del primer tramo, en lo que compete a AFE en cuanto a la primera inversión que se realizó por medio de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, vía designación de fondos por Presupuesto, etcétera, ahí hay una cadena de eventos y, en realidad, la competencia de AFE está concentrada en ser la contraparte técnica. Se tomó la decisión de invertir una cantidad de fondos para la recuperación del tramo Pintado-Rivera, lo que después se plasmó en una memoria técnica, que es un documento en el que se describen las tareas a realizar y, a partir de ahí, se efectuaron algunas específicas. Como resultado, después de realizada toda esa inversión, se elaboró un documento que se conoce como Incorporación de Activos, en el que figura qué parte de todo ese proyecto resultó en bienes o capacidades instaladas en AFE. Es un documento escrito que nos da la pauta de cuál fue el resultado de ese proyecto y está disponible por si lo quieren revisar.

Básicamente, hay otras situaciones conexas a todo este proceso, que es largo, bastante complejo y con características particulares. Los tiempos de implementación de muchas de estas obras llevan a que se haga un diagnóstico, un diseño de escenario para saber cuál es la situación actual; se empieza todo el proyecto, pero cuando se va a ejecutar la obra, obviamente, el estado de las vías ya no es el mismo, porque no es algo estático, y menos con las condiciones que acá tenemos. Por lo tanto, se llega a un punto de partida que siempre está por debajo del cual se hizo el diseño del proyecto. Ese es un estándar que existe en las obras que se han implementado últimamente en el ferrocarril y genera varios resultados que, vistos en primera instancia, pueden parecer como

incumplimiento, desenfoque, mal hecho el proyecto o lo que fuera pero, en realidad, la demora en las ejecuciones de todos estos procesos generalmente produce esa situación.

En ese marco existe la relación con la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que fue la que realizó esta obra. Es una relación de dos empresas: AFE, una de ellas, y la otra es CFU. Ellos tienen sus medios, sus equipos, sus técnicos, sus liquidaciones, sus recursos, etcétera, entre los cuales se cuentan los vehículos -aclaro que no vi las fotos, pero me los imagino-, que son a los que se hace referencia; estimo que están en Paso de los Toros, en una instalación ubicada a doscientos metros de la estación, donde tienen dos camiones, un par de equipos de nivelación, compactación, etcétera. Reitero que no vi las fotos, pero me imagino que son a los que se hace referencia. En Paso de los Toros tienen los que están operativos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente para informarle al señor Setelich. El señor Aramendi en su visita nos dijo que son nueve camiones Mercedes Benz, uno de ellos con grúa, de los cuales tres están guardados nuevos, sin empadronar, en los galpones de AFE en Toledo.

SEÑOR SETELICH.- Todo ese equipamiento pertenece a la CFU, y cualquier relación que podamos tener desde AFE hacia ellos es una relación comercial como la que tiene cualquier empresa. Si bien, obviamente, hubo una relación durante el proceso que se estuvo en obra y ahora esa relación se mantiene porque ellos están muy involucrados con obras en las vías férreas -por ejemplo, tienen la concesión de un equipo de alineación y rectificación de vías férreas, que lo hacen con una máquina Placer, modelo 0816-, siempre es una relación de una empresa con otra. Nosotros no tenemos jurisdicción sobre los medios que se mencionan -ni los que están operativos ni los que no lo están-, y los que pasaron a la cuenta de AFE, o a su lista de activos, están especificados en el documento que se obtuvo una vez finalizada la obra, donde consta realmente qué parte de ese proyecto -que es muy amplio, muy complejo y que fue realizado casi tres años antes de la implementación- arrojó resultados concretos y tangibles para AFE y cuyos activos hoy día forman parte del capital o de las capacidades de la empresa.

SEÑOR ROSADILLA.- Quiero disculparme con los integrantes de la Comisión debido a que me tengo que retirar. Estoy comenzando una licencia que oportunamente fuera votada por el Senado y mi suplente no puede concurrir porque está integrando otra Comisión.

SEÑOR SETELICH.- Con respecto a los apartamientos de precauciones que estaban relacionados con el proyecto, están listados en el primer informe que se presentó oportunamente -del cual hablamos el año pasado cuando concurrimos a esta Comisión-y fueron parte de las correcciones que se realizaron para terminar la obra. Estamos hablando de cuestiones operativas y concretas. Los elementos relacionados en forma indirecta, entre los cuales puede o no estar el tema de los fondos, están dentro del marco de lo que está tratando de discernir la Comisión investigadora. Obviamente, cuando haya un resultado, vamos a enviar el informe.

En cuanto a los camiones, la situación es que son bienes que gestiona y sobre los cuales dispone la CFU, que depende de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Con respecto al tema de las propuestas de los privados, las que hemos recibido…

SEÑOR MOREIRA.- Según surge de la versión taquigráfica de la última sesión a la que concurrió la CFU, hay un convenio sobre maquinaria firmado en 2007 entre la CND y AFE. En esa oportunidad señalaron que “una vez finalizada la concesión de la obra, la maquinaria debe ser devuelta a AFE. Hace dos años que esta maquinaria no se usa absolutamente para nada, inclusive, muchas máquinas y algunos vehículos que fueron comprados para utilizarse en esta obra aun están guardados en galpones de AFE sin empadronar”. Se trata de nueve camiones marca Mercedes Benz y de nueve camionetas marca Mitsubishi. También señalaron algo que, realmente, me llama la atención: “cuando se entregó la obra hubo muchas discrepancias en el propio Directorio de AFE ya que algunos de sus Directores -como consta en las actas del Directorio- entendieron que no se podía recibir la obra porque no se había cumplido con todo lo establecido”. Como pregunté hoy, si hubo una recepción formal -o no

la hubo, como esta gente da a entender; hablan de un acta y de la obligación de la devolución de esos vehículos-…

SEÑOR SETELICH.- Voy a contestar las dos consultas.

En cuanto al tema de la maquinaria, en el proyecto de la obra encontramos como referencia legal -obviamente, son documentos que existían desde antes de nuestro ingreso a la empresa - un párrafo genérico que dice que se adquirirá maquinaria para la implementación de las obras, pero no hemos encontrado ninguna constancia expresa de donde surja que esa maquinaria deba ser transferida a AFE. Esto es en lo que refiere al convenio, a la memoria técnica y a todos los documentos que revisamos, que están dentro del marco de la relación de este proyecto ejecutado por la CFU.

Respecto al tema de la recepción de la obra, el procedimiento que se utilizó fue elaborar un informe preliminar -hecho por unos ingenieros- y luego se realizó la recepción final, teniendo en cuenta el informe preliminar donde se listaban estos 22 apartamientos que mencionamos, asumiendo desde el punto de vista técnico que se recibía la obra una vez que se habían levantado los apartamientos o se había logrado una justificación dentro del contexto del momento, o sea, en diciembre del año pasado. Quiere decir que se recibía la obra porque había culminado el proceso y se habían ejecutado las tareas pendientes. Ese documento pasa al Directorio y se hace un documento en el que se señala que se recibe la obra formalmente; es un documento complementario basado en los informes técnicos previos.

SEÑOR FIERRO.- El señor Senador hacía referencia a mi persona como firmante del documento de recepción.

(Dialogados.)

-Tal como dice el Presidente Setelich, la secuencia de los hechos fue que a mediados de año se presentó la demanda de la recepción definitiva de la obra. Eso originó desde el Directorio de AFE, a iniciativa del Presidente, la solicitud de un informe técnico exhaustivo respecto a cuál era la situación al momento de la recepción de la obra. Así se genera este informe técnico que se mencionaba antes, en el que se detalla cada una de las acciones tomadas y los faltantes que podían estar ocurriendo. De esos faltantes hay un 0,9% -al que hacía referencia el señor Senador- del total de precauciones indicadas en la obra todavía vigente. Si se analiza en detalle, hay otras observaciones en cuanto a los durmientes que están también contempladas en este informe. Soy ingeniero de otra especialidad pero me parece que este es un informe muy serio y exhaustivo y así ha sido reconocido por todos los participantes.

Entonces, ese informe genera una ventana para el levantamiento de esos apartamientos, entre mediados del año pasado y enero de este año. ¿Cómo se vuelve a revisar el estado de la obra? A través de otro ingeniero -no el mismo que actuó antes-, que produce un nuevo informe en revisión de las acciones tomadas -del que podemos dejar copia a la Comisión- en el que se expide en el sentido de que la obra está en condiciones de ser recepcionada.

En el ejercicio de la presidencia, me toca firmar ante la CFU el documento de recepción de la obra. Es verdad que también allí se están planteando algunos plazos para la presentación de la oferta del segundo tramo. En ese sentido -esto fue discutido con el Presidente Setelich- había necesidad de pronunciarse a favor o en contra de la recepción de esa obra porque de otro modo nos estaríamos pronunciando por omisión, lo que entiendo no es una práctica saludable.

Entonces, se hizo esa intervención y se firmó el acta de recepción de la obra. Esa acta incluye una cifra por el valor de las acciones tomadas -que es la que se registra en el contrato entre CFU y AFE-, que ronda los $ 525:000.000. Es un valor de oficina, con el que se proyecta hacer la obra. Para la recepción definitiva, el Directorio de AFE solicita a la CFU -a mí me tocó discutir con otros servicios al momento de la recepción- cuál es efectivamente el valor a activar por esa obra. Con las herramientas que tuve en ese momento tanto desde el punto de vista jurídico como contable, quedó pendiente la valoración del activo que AFE tenía que incorporar para la recepción de la obra. Es decir

que lo que se hizo en ese momento fue una recepción técnica y quedaba pendiente la activación económica…

SEÑOR VIERA.- ¿Se hizo una recepción provisoria?

SEÑOR FIERRO.- No, señor Senador. La obra está terminada y el acta que se firma es la de recepción técnica, o sea que no hay más intervenciones a realizar, pero falta que el que la hizo -no hay otro mecanismo para llevarlo a cabo, salvo que se haga una auditoría, etcétera- nos diga "Mire, yo gasté esto. Tengan este valor como para incorporar a sus activos por lo que yo hice". En consecuencia, habrá que preguntarle a la empresa cuánto vale lo que hizo. Esa cifra es la que -como dijo el señor Presidente- constituye el valor de recepción definitiva.

Me parece que se puede generar confusión entre lo que es la recepción definitiva que a mediados del año pasado no se realizó y originó un informe técnico, y la recepción de enero de este año con la activación por el valor que en definitiva el Organismo hace de la obra que recepcionó.

SEÑOR MOREIRA.- Para que esto quede claro, entonces, hay que decir que la recepción definitiva se hizo en enero de este año.

SEÑOR FIERRO.- El acta de recepción técnica definitiva de la obra y la firma entre la Secretaría General y quien habla -en ejercicio de la Presidencia- se hizo en enero de este año.

SEÑOR MOREIRA.- Y ¿por qué se entendió procedente abrir una investigación administrativa?

SEÑOR FIERRO.- Porque eso responde a otra situación, señor Senador. Eso se debe al proceso -en el que ni siquiera pertenecíamos al Directorio- de la ejecución en su conjunto y de la recepción provisoria. Una vez en el ejercicio de nuestras funciones, a mediados del año pasado -quizá lo puede aclarar mejor el señor Presidente-, y cuando se le trae al Presidente la recepción él no la firma a carpeta cerrada sino que ordena un informe técnico. En mi modesta opinión creo que ese es un acto de solidez administrativa e implica que, desde el punto de vista de la administración, estamos recurriendo a las herramientas que tenemos para valorar esa obra, que son los informes técnicos de los especialistas. Allí se generó el informe que, entre otras cosas, habla de ese 0,9% de apartamiento en las precauciones que habría que levantar.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Ese es un informe externo?

SEÑOR FIERRO.- Es un informe interno de AFE como director de la obra, como cliente de la CFU, que lo produce para la firma de la recepción. Reitero que esa firma no se produce durante el año 2012 sino en enero de 2013, durante el período de licencia del señor Presidente del Organismo y quien habla en ejercicio de la Presidencia. Debo decir que notifiqué esa acción al otro miembro del Directorio, cosa que se puede verificar, y lo que hice fue firmar el acta de recepción técnica de la obra, donde figura el valor de contrato.

SEÑOR VIERA.- ¿Después hubo un acto del Directorio para aprobar esa recepción?

SEÑOR FIERRO.- Hay un acto que avala el informe económico que la Corporación Ferroviaria nos indica como activo a recepcionar; eso es objeto de una decisión del Directorio.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Fue por unanimidad o por mayoría?

SEÑOR SETELICH.- El valor a activar que se determinó -no recuerdo la cifra- se aprobó por unanimidad…

(Dialogados.)

SEÑOR VIERA.- Me queda una duda porque como la recepción se hizo por parte de un miembro del Directorio…

(Dialogados.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Señores Senadores: vamos a tratar de evitar los dialogados para que se pueda tomar la versión taquigráfica.

SEÑOR FIERRO.- Tendríamos que revisar el legajo que corresponde a la validación de esa acción de firma de la recepción técnica, pero sí tengo constancia de que existe una resolución del Directorio que después solicita a la CFU el valor y que dicho valor después se activa. Diría que por lo menos indirectamente la obra está recepcionada.

SEÑOR SETELICH.- Si los señores Senadores no tienen más preguntas para formular, pasaré a referirme al tema de los inversores.

La mayoría de las propuestas, obviamente, involucran la participación directa del Estado. Si bien se han recibido una gran cantidad de propuestas, todas ellas requieren una contraparte del Estado y eso es lo que ha motivado -en la medida en que los proyectos son los mencionados- que otras iniciativas no avancen.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para finalizar. El señor Presidente de AFE anunció en la última comparecencia a esta Comisión, la compra de una serie de elementos de material rodante, no solamente de transporte de pasajeros, sino que hacía referencia a la caída en el transporte de carga, producto de la vetustez de las locomotoras, etcétera. Nos gustaría saber más sobre este tema.

A su vez, agradecería una comparación del tonelaje transportado y comercializado por AFE en los últimos años. Si el señor Presidente no cuenta con la información en este momento, puede hacerla llegar a la Comisión.

SEÑOR MOREIRA.- Quisiera saber cuál es el subsidio actual que normalmente le otorga el Estado a la empresa en función del tonelaje transportado -es decir, de su actividad-, y qué previsiones tiene. He advertido en otras concurrencias del Directorio de AFE a esta Comisión, previsiones optimistas en cuanto al aumento del tonelaje -de 1:200.000 toneladas a 3:000.000 toneladas-, por lo que me interesa saber dónde estamos parados en esta materia.

SEÑOR SETELICH.- Con respecto a la comparativa de resultados en lo que tiene que ver con el transporte, en los últimos cuatro años AFE venía creciendo. El año 2012 cerró con un pequeño aumento; llegamos a las 200:000.000 de toneladas por kilómetro -cifra que equivale a la transportada hace casi tres años- y se revirtió la gráfica, lo cual nos parece un elemento importante. Si bien este aumento es pequeño para las necesidades de crecimiento que ha habido en la economía, es importante porque optimizando los mismos recursos, se logró un resultado diferente.

Respecto al material rodante, en realidad, las cinco unidades que hemos adquirido son para transporte de pasajeros. No se han hecho inversiones en material rodante de carga porque, justamente, están condicionadas a que tengamos acceso a flujo de fondo, el cual es bastante más significativo que el que manejamos con el presupuesto de 2009, que es con lo que estamos gestionando la empresa actualmente.

SEÑOR MINISTRO.- Deseo aclarar dos puntos. En primer lugar, el hecho de contar con coches motores para el transporte de pasajeros, libera máquinas para el transporte de carga. Hay un crecimiento, no de renovación pero sí de incorporación de maquinaria que estaba afectada para el uso de transporte de pasajeros.

En segundo término, la idea es crear una empresa operadora de transporte que va a tener que adquirir ese material rodante para las tareas que tenga que llevar adelante. Por lo tanto, aquí

también estamos en una etapa de transición, más allá de que creo que al Directorio de AFE le hubiera gustado hacer la transición con otro inventario de equipamiento de material rodante diferente al actual, pero la realidad es la realidad.

SEÑOR SETELICH.- Básicamente, esos son los dos conceptos. Hemos logrado revertir el flujo toneladas-kilómetros -se lo haremos llegar en detalle a la Comisión- y, en este momento, estamos en el proceso de comprar el equipamiento, que es para lo que tenemos capacidad con los recursos que contamos.

SEÑOR OBISPO.- En primer lugar, deseo agradecer la presencia de la delegación del señor Ministro y, en segundo término, quisiera expresar que para los que fuimos testigos del proceso de AFE desde el año 1985 hasta la fecha, nos alegra enormemente la voluntad expuesta acá y los medios con los que se dispone para desarrollar esa empresa que nos parece vital para el país. Plantear una inversión de U$S 200:000.000 me parece muy positivo, además de serlo también para la gente del interior y los empresarios.

Agradezco la presencia de los invitados en la tarde de hoy.

SEÑOR MOREIRA.- Según entendí, el 51% de la empresa de transporte de carga pertenece a AFE y el 49% restante a la Corporación Ferroviaria del Uruguay, siendo una sociedad anónima que opera bajo el Derecho Privado. Por lo tanto, cualquier plan de redimensionamiento implicará la incorporación de personal. Hemos visto que la plantilla de personal estaba constituida por 1019 empleados -no sé cuántos serán ahora- en los que el promedio de edad era muy elevado. Me gustaría saber qué opinan al respecto, porque tal vez se pueda contratar gente que opere de acuerdo a las condiciones laborales del Derecho Privado.

SEÑOR GENTA.- En ese sentido, quiero realizar dos comentarios.

Es tarea de la consultora que hemos contratado, en el marco de la realización de los planes empresarios, hacer el dimensionamiento de cada una de las empresas respecto de sus recursos materiales y humanos necesarios para que AFE infraestructura y AFE-CND S.A. cumplan sus respectivos cometidos. Obviamente, en el proceso de contratación de recursos humanos, buena parte de los que se van a precisar en la operadora ferroviaria podrán provenir de la actual plantilla de AFE. En ese sentido, al inicio del proceso de cambio institucional en el modo ferroviario, a partir del decreto que establece la separación de la administración de la infraestructura de la operación ferroviaria, hay un compromiso del Poder Ejecutivo -que en corto plazo se dará a conocer- en cuanto a cuáles son las alternativas que para ese proceso de cambio se le ofrece a los trabajadores de AFE. Evidentemente, algunos de ellos podrán optar por permanecer en la Administración de Ferrocarriles del Estado y especializarse en la infraestructura, mientras que aquellos que puedan ser contratados por la operadora que realice la prestación del servicio de transporte podrán -si así lo desean- participar de los procesos de selección y contratación. Al respecto, adelantamos algunos de los aspectos en los que hemos llegado a un acuerdo con la Unión Ferroviaria, como mantener en reserva el cargo en AFE si los empleados son contratados por esa sociedad anónima en el caso de que sea necesario declarar excedente, porque hay funciones que no se desarrollan más en AFE infraestructura. Asimismo, se tendrá un proceso de redistribución de personal que les permita reubicarse en lugares de la Administración Pública donde sus oficios o especialidades puedan ser utilizados. Además, existe la posibilidad de que quienes estén cerca de la edad jubilatoria, se retiren anticipadamente mediante un incentivo. Todo eso es parte de un paquete de medidas y de normas legales -básicamente es un decreto del Poder Ejecutivo- que vamos a incluir en la ley de Rendición de Cuentas y que en breve se anunciará. Existe, entonces, un abanico de alternativas de las que los actuales trabajadores de AFE podrán optar; a su vez, la operadora podrá contratar personal que hoy esté en AFE o en cualquier otro lugar.

SEÑOR MINISTRO.- Quisiera cederle la palabra, si el señor Presidente me lo permite, a la escribana Magalí Mauad, Directora Nacional de Transporte Ferroviario, porque estamos también pensando en los recursos futuros. Uno de los aspectos que aquí se ha mencionado es el alto promedio de edad de los funcionarios de AFE. Como bien señalaba el ingeniero Genta, se les va a dar una serie de facilidades que no tiene cualquier trabajador. Por ejemplo, poder trabajar en una empresa privada manteniendo en

reserva el cargo público no es habitual. Además, a los trabajadores que tienen un oficio, si son redistribuidos, se los va a tomar en cuenta en la medida de lo posible para que no se desperdicien las capacidades. Pero hay que generar la formación de nuevos funcionarios y en este sentido le pediría a la escribana Magalí Mauad que nos aportara la información, para que los señores Senadores la tengan.

SEÑORA MAUAD.- La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario es, en esencia, una dirección reguladora, controladora y asesora del Poder Ejecutivo en las políticas ferroviarias. En ese sentido estamos implementando un curso junto con UTU y con AFE para tecnificar al maquinista ferroviario. Este curso va a constar de dos etapas. En una primera instancia, en setiembre, comenzaría una etapa de tres meses que apunta preferentemente a los maquinistas de AFE, que van a tener que estar certificados. Justamente, una de las exigencias que vamos a establecer para los conductores de material rodante es que tengan la certificación de maquinista. Si bien esa certificación va a ser otorgada por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, va a haber un diploma, que va a otorgar UTU para los que cursen. En ese sentido, esta primera etapa está dirigida a los maquinistas actuales, porque no les vamos a hacer perder tiempo en enseñarles cosas que ya saben, en la medida en que están ejerciendo la función desde hace muchos años. Por lo tanto, estos cursos, que constan de una parte teórica y otra práctica, se van a dictar en los talleres de AFE. A los funcionarios se les va a dar la certificación y para los interesados que se inscriban va a ser una especie de preparación para el curso que comenzaría en marzo y que duraría nueve meses. Este sería ya un curso de perito en conducción de transporte ferroviario.

Además, tenemos en estudio muy avanzado la reglamentación de los operadores ferroviarios, que es un vacío que existe, porque si hay empresas operadoras que quieren invertir en Uruguay, no tenemos cómo regularlas. Justamente, estamos terminando el reglamento y seguiremos avanzando en ese camino.

SEÑOR MOREIRA.- Tengo entendido que la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario es un organismo desconcentrado que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑORA MAUAD.- Exactamente.

SEÑOR MOREIRA.- Y en la actualidad, salvo AFE, no hay nadie que esté operando.

SEÑORA MAUAD.- No, no hay nadie.

SEÑOR MOREIRA.- Porque se había hablado de que UTE y ANCAP tenían algún material rodante de su propiedad.

Es decir que AFE opera todas las líneas.

SEÑORA MAUAD.- En realidad se va a hacer la transición, porque la única operadora existente hoy es la sociedad anónima formada por la Corporación Nacional para el Desarrollo y AFE. Pero desde el punto de vista práctico, el único operador hoy es AFE.

SEÑOR SETELICH.- Quería hacer una aclaración sobre un comentario que hice equivocadamente. Cuando se activaron estos fondos mencionados acerca del resultado de la obra, la votación no fue por unanimidad, pues votamos nosotros dos, pero no acompañó con su voto el señor Director Cusano, del Partido Nacional. Pido las disculpas del caso, cometí un error.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, así como la del Directorio de AFE y de las autoridades del Poder Ejecutivo que hoy comparecieron ante la Comisión.

Les recuerdo una serie de deberes, pues nos deben mandar determinada información. Seguiremos en contacto porque este es un tema que nos interesa mucho a todos.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 5 minutos.)